



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 121]

नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 13, 2004/आषाढ़ 22, 1926

No. 121]

NEW DELHI, TUESDAY, JULY 13, 2004/ASADHA 22, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 जुलाई, 2004

सं० टीएएमपी/63/2003-एमओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा दक्षता योजित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना में संशोधन के लिए मोर्मुवाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/63/2003-एमओपीटी

मोर्मुवाओ पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(जून 2004 के 22 वें दिन पारित)

1. यह प्रकरण दक्षता नियोजित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना में संशोधन के लिए मोर्मुवाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. ईएलटी योजना को पिछली बार, इस प्रक्रिकरण द्वारा दिनांक 31 अगस्त 2000 के अपने आदेश के माध्यम से संशोधित किया गया था। वर्तमान संशोधित ईएलटी योजना उन पौतों पर जो सामान्य / न्यूनतम (प्रतिष्ठा) समय से पहले घूम जाते हैं, पूरक प्रभार के रूप में लंगर डालने से पहले प्रतीक्षित समय के लिए सामान्य बंदरगाह प्रभार / लंगरगाह प्रभार के 40% के भुक्तान का प्रावधान करता है। इसी प्रकार, यदि पौत भण्डों से आने निकलता है तो उसे 40% घट्ट देने का भी प्रावधान करता है। कट-ऑफ सीमा को न्यूनतम सीमा अर्थात् किसी भी पौत के लिए मान निर्धारित करने का सूत्र भी निर्धारित किया गया है। ईएलटी योजना को संशोधित करने वाली विभिन्न शक्तों में से, इस प्रकरण से संबंधित एक प्रावधान निम्नानुसार है:-

"इस योजना के प्रयोग से घूमने का समय पौत के पतन में प्रवेश करने के समय से आरंभ होगा (अर्थात् वह समय जब कोई पौत पतन में रिपोर्टिंग स्टेशन में पहुँचने पर लंगर डालता है) और कार्गो प्रचालन के पूरा होने पर बंदर से प्रस्थान करने के समय बंद होगा।"

2.2. वहाँ यह उल्लेख करना प्रसंगिक होगा कि 2001 में वर्तमान योजना की उन अध्यायों पर कि पतन को उन कारणों के लिए अपने प्रेक्साहन त्वागने होने विनके लिए वह उत्तरदायी नहीं है अर्थात् शिपर्स द्वारा कार्गो के समूहन में विसम के कारण, एमओपीटी का अनुरोध इस प्रक्रिकरण द्वारा आदेश में वर्णित कारणों से अस्वीकार कर दिया गया था। शिपर्स द्वारा कार्गो के समूहन में विसम के संबंध में इस प्रक्रिकरण ने 20 सितम्बर 2001 के अपने आदेश में निम्नलिखित बात कही:-

"शिपर्स द्वारा कार्गो के समूहन में विसम के कारण पतन द्वारा प्रचालन के माध्यम से निपटा जा सकता है। पतन केवल उन पौतों को प्रवेश करने दे सकता है विनके प्रस, संबंधित शिपर्स द्वारा इस विषय में किए गए प्रमाण के अनुसार, स्टैक कर्डी में लदान के लिए पर्याप्त कार्य हो। इसके अतिरिक्त, निर्धारित समय से आने बंदर पर अनधिकृत कब्जा किए रहने के लिए दंडात्मक बंदरगाह प्रभार लगाने हेतु एमओपीटी के दस्तावेज में वर्तमान प्रावधान को, लदान के लिए पर्याप्त कार्गो की प्रतीक्षा में बंदरों पर बेकार लड़े पौतों से निपटने के अनुरोध संशोधित किया जा सकता है। वहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि बंदरों में पौतों को बेकार लड़े रहने से हतोत्साहित करने के लिए एमओपीटी के दस्तावेज में ऐसा ही प्रावधान है।

एमओपीटी को सलाह दी जाती है कि दिए गए सुझावों का अध्ययन करे और यदि दरमान की वर्तमान सशर्तताओं में कोई संशोधन अपेक्षित है तो समुचित प्रस्ताव लाए। एमओपीटी के लिए वह उपयोगी होना यदि वह ऐसा प्रस्ताव तैयार करते समय अपने उपयोगकर्ताओं से परामर्श कर ले। तथापि, कहीं उल्लेख करना प्रासंगिक होना कि ईएलटी योजना में वास्तविक कार्य निष्पादन नापते हुए, पोतों द्वारा कार्यों की प्रतीक्षा में बंदरों में बेकार रुक रहे हैं की अवधि को भी विना जाता रहेगा, क्योंकि इन विलम्बों को सूत्रबद्ध (कट-ऑफ) सीमा निर्धारित करते समय विना गया है।"

31. तत्पश्चात्, यह कताया गया है कि एमओपीटी ने वर्ष 2002 में व्यापारियों को यह सूचित करते हुए परिपत्र जारी किए गए हैं कि ईएलटी योजना के प्रयोजन से घूमने का समय संबंधित निर्यातक द्वारा घोषित स्टॉक के आधार पर पर्याप्त कार्गो अर्थात् स्टोक वार्ड में पासल आकार के 90% की उपलब्धता और उसके लम्बाई के लिए तैयार होने के समय से विना जाएगा।

32. इन परिपत्रों के संदर्भ से गोआ मिनरल और एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) और मार्मुनाओ शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसए) ने यह आरोप लगाते हुए अपने अभ्यावेदन प्रस्तुत किए हैं कि एमओपीटी ने टीएएमपी की स्वीकृति के बिना ही वास्तविक टर्न अराऊन्ड की गणना की विधि को बदल दिया है और इसलिए उन्होंने टीएएमपी से, इन परिपत्रों को पूर्णव्यापी प्रभाव से वापस लेने के लिए एमओपीटी आवश्यक निर्देश जारी करें।

33. प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि टर्न अराऊन्ड समय की गणना की विधि में संशोधन, टीएएमपी के निर्देशों के अनुसार और सभी संबंधितों को अपेक्षित सूचना देते हुए किया गया है। इसने ईएलटी योजना के अन्तर्गत वर्तमान सशर्तताओं में कोई परिवर्तन नहीं किया है और इसलिए जीएमओईए तथा एमएसए के अभ्यावेदन विचार करने योग्य नहीं हैं।

4. इस पृष्ठभूमि में एमओपीटी ने ईएलटी योजना में संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा उस प्रस्ताव में उठाए गए कुछ बिन्दु निम्नानुसार हैं:-

- (i) चूंकि ईएलटी योजना का उद्देश्य पतन न्यास की मापन क्षमता (बढ़ाना) है, उपयोगकर्ताओं की किसी अक्षमता का पतन के राजस्व पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए।
- (ii) टीएएमपी के आदेश के अनुसार, एमओपीटी पतन न्यास में केवल उन्हीं पोतों को प्रवेश करने दे रहा है जिनके पास स्टोक वार्ड में लम्बाई के लिए पर्याप्त कार्गो (90%) होगा। इसका पतन और उपयोगकर्ताओं पर अच्छा प्रभाव पड़ा है और इसे जारी रहने दिया जाए।
- (iii) वर्तमान पूरक बंदरगाह प्रभार और छूट जो सामान्य बंदरगाह / लंगरगाह शुल्क की 40% है, कुछ अधिक जान पड़ती है और इसे 10%, 20% और 40% के वर्गीकृत स्लैबवार तब किया जाए।

33. प्रत्युत्तर में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि टर्न अराऊन्ड समय की गणना की विधि में संशोधन, टीएएमपी के निर्देशों के अनुसार और सभी संबंधितों को अपेक्षित सूचना देते हुए किया गया है। इसने ईएलटी योजना के अन्तर्गत वर्तमान सशर्तताओं में कोई परिवर्तन नहीं किया है और इसलिए जीएमओईए तथा एमएसए के अभ्यावेदन विचार करने योग्य नहीं हैं।

4. इस पृष्ठभूमि में एमओपीटी ने ईएलटी योजना में संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा उस प्रस्ताव में उठाए गए कुछ बिन्दु निम्नानुसार हैं:-

- (i) चूंकि ईएलटी योजना का उद्देश्य पतन न्यास की मापन क्षमता (बढ़ाना) है, उपयोगकर्ताओं की किसी अक्षमता का पतन के राजस्व पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए।
- (ii) टीएएमपी के आदेश के अनुसार, एमओपीटी पतन न्यास में केवल उन्हीं पोतों को प्रवेश करने दे रहा है जिनके पास स्टोक वार्ड में लम्बाई के लिए पर्याप्त कार्गो (90%) होगा। इसका पतन और उपयोगकर्ताओं पर अच्छा प्रभाव पड़ा है और इसे जारी रहने दिया जाए।
- (iii) वर्तमान पूरक बंदरगाह प्रभार और छूट जो सामान्य बंदरगाह / लंगरगाह शुल्क की 40% है, कुछ अधिक जान पड़ती है और इसे 10%, 20% और 40% के वर्गीकृत स्लैबवार तब किया जाए।

5.1. प्रस्ताव को एक प्रशुल्क प्रकरण के रूप में पंजीकृत किया गया और सामान्य परामर्शी प्रक्रिया आरम्भ कर दी गई। पतन उपयोगकर्ताओं के विभिन्न निकायों से प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति प्रतिपूरक सूचना के रूप में एमओपीटी को भेजी गई। इस संबंध में एमओपीटी की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

5.2. इस प्रकरण में 10 जनवरी 2004 को एमओपीटी परिसर गोआ में संयुक्त सुनवाई की गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में पतन और उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

5.3. इस प्रस्ताव के संदर्भ में उपयोगकर्ताओं की कुछ मुख्य आपत्तियां निम्नानुसार हैं:

- (i) 90% कार्गो की आवश्यकता पतन ने पहले ही लागू कर दी है। यह प्रस्ताव नहीं है। उसने ऐसा टीएएमपी के अनुमोदन के बिना किया है। 90% के सिद्धांत को लागू करके, एमओपीटी ने अपनी टीएएमपी की "टर्न अराऊन्ड टाइम" की परिभाषा को बदल दिया है। ऐसा है तो वे अब जारी रखने के लिए टीएएमपी की स्वीकृति क्यों मांग रहे हैं?
- (ii) मानक बिन्दु डाला और वास्तविक तुलनीय होने चाहिए। मानक बिन्दु आंकड़ों में 90% की शर्त नहीं थी। यदि 90% वास्तविक पर लागू होगा तो मानक बिन्दु को तदनुसार समायोजित किया जाना चाहिए।

- (iii) ईएलटी योजना को व्यवहार्य बनाने के लिए न्यूनतम (कट-ऑफ) समय में से लंबार झालने से पूर्व की प्रतीक्षा अवधि निकाल देनी चाहिए।
- (iv) टीएएमपी ने वास्तव में एमओपीटी को संशर्वातओं में परिवर्तन के लिए प्रस्ताव करने और उपबोगकर्ताओं से परामर्श करने की सलाह दी है। पत्तन द्वारा इस दिशा में अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है।
- (v) प्रेमियम / दंड के लिए प्रस्तावित स्लेब प्रणाली, प्रथम दृष्टया स्वीकार्य है। किन्तु इसका और विरलेषण करने की और उपबोगकर्ताओं से विचार-विमर्श करने की आवश्यकता है।

6.1. संयुक्त सुनवाई में यह निर्णय लिया गया था कि एमओपीटी पिछले डाटा के संदर्भ में ईएलटी योजना का मूल्यांकन करने के लिए और वर्तमान योजना में संशोधन / सुधार हेतु 3 माह के भीतर उपयुक्त सुझाव देंगे। स्टोक वार्ड में 90% कार्गो होने की आवश्यकता पर एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि वह पिछले पाँच वर्षों से संबंधित आंकड़ों का जो अब न्यूनतम सीमा है, विरलेषण करे ताकि नई-नई लागू की गई शर्त को पूरा न करने वाले मामलों की पहचान की जा सके और जीएमओईए और एमएसए के परामर्श से एक माह के भीतर सहमत प्रस्ताव प्रेषित जा सके। यदि कोई सहमति नहीं हो पाती है तो उपबोगकर्ता अपने अलग-अलग मत व्यक्त कर सकते हैं। मोर्गुगाओ पत्तन न्यास (एमओपीटी) और बोवा मिनरल और एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (जीएमओईए) की संयुक्त समिति बनाएगा।

6.2. प्रसुत्तर में, एमओपीटी ने बताया कि ईएलटी योजना के मूल्यांकन के लिए एमओपीटी और जीएमओईए की एक संयुक्त समिति का गठन किया गया था और अभी तक संयुक्त समिति की तीन बैठकें हो चुकी हैं और, जैसाकि जीएमओईए द्वारा अनुरोध किया गया था, ईएलटी योजना पर प्रसंगिक डाटा उनको पहले ही प्रस्तुत कर दिया गया है। 13 अप्रैल 2004 को हुई संयुक्त बैठक में यह निर्णय लिया गया था कि ईएलटी योजना में संशोधन के लिए एक सहमत प्रस्ताव दो माह की अवधि के भीतर टीएएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा और उस समय तक क्वाथिस्थित बनाए रखी जाएगी। इस विषय में उपबोगकर्ताओं से कोई अलग विचार नहीं मिला है।

7.1. चूंकि संयुक्त समिति की बैठक में लिए गए निर्णय के आधार पर पत्तन ने एक संशोधित सहमत प्रस्ताव प्रस्तुत करना स्वीकार कर लिया है, एमओपीटी के विचारधीन पिछले प्रस्ताव पर और अधिक ध्यान देने का कोई उपयोग नहीं होगा। इस प्रकरण, वापिस लिए गए के रूप में बंद किया जाता है।

7.2. उपरोक्त स्थिति की दृष्टि में, इस अवस्था में प्रस्ताव का कोई विस्तृत विरलेषण आवश्यक नहीं समझा गया है। तथापि, पत्तन द्वारा, इस प्रक्रिकरण की अनुमति लिए बिना, स्टोक वार्ड में पार्सल आकार के 90% की उपलब्धता से संबंधित शर्त लागू करने के बारे में उपबोगकर्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्ति पर विचार करना प्रसंगिक होगा। इस प्रक्रिकरण ने दिनांक 20 सितम्बर 2001 के अपने आदेश में पत्तन को पहले ही यह सलाह दी है कि वह शिपर्स द्वारा कार्गो के समूहन में विलम्ब से संबंधित मामले को प्रचालनीय रूप से निबटारे। उक्त आदेश में यह स्पष्ट रूप से कहा गया था कि पत्तन केवल उन्हीं पोतों को पत्तन में प्रवेश करने दे जिसके पास स्टोक वार्ड में, लदान के लिए पर्याप्त कार्गो हो। चूंकि एमओपीटी ने पाया है कि स्टोक वार्ड में पार्सल-आकार के 90% की उपलब्धता इच्छित योजना को पूरा कर सकते हैं, इस अभाव में इस प्रक्रिकरण की और अधिक अनुमति आवश्यक नहीं समझी गई है। तथापि यह प्रसंगिक है कि वस्तविक निमादन को प्रमाप्ति करने वाली शर्त लागू करते समय, मानक स्तर परिकलित में तदनुरूप परिवर्तन भी किया जाना चाहिए था जिसके लिए एमओपीटी ने अनुमति नहीं दी है। फिर भी, चूंकि एमओपीटी ने अब क्वाथिस्थित बनाए रखना स्वीकार कर लिया है इस मुद्दे पर और अधिक विचार-विमर्श करना आवश्यक नहीं है और ईएलटी योजना, जैसी इस प्रक्रिकरण द्वारा वर्तमान दरमान में निर्वाचित की गई है, प्रचालित रहेगी।

8. परिणाम स्वरूप, और उपरोक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्रक्रिकरण इस प्रकरण को वापिस लिया गया निर्मित करता है, अतएव यह बंद किया जाता है। ईएलटी योजना, जैसी कि इस प्रक्रिकरण द्वारा दिनांक 27 अगस्त 2002 के अपने आदेश के माध्यम से दरमान में अनुमोदित की गई थी, जारी रखने दी जाती है। संशोधित सहमत प्रस्ताव, जब भी एमओपीटी से प्राप्त होगा, अपनाए जाने वाली सामान्य परम्परा प्रक्रिया का पालन करते हुए, उस पर नए सिरे से विचार किया जाएगा।

अ० ल० बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं० विज्ञापन/III/IV/143/04-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 8th July, 2004

No. TAMP/63/2003-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (18 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision in the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/63 /2003-MOPT

The Mormugao Port Trust

-----

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 22nd day of June 2004)

1. This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision in the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme.

2.1. The ELT scheme was last revised by this Authority vide its Order dated 31 August 2000. The existing revised ELT scheme prescribes payment of supplementary charge of 40% of the normal berth hire charges / anchorage charges for pre berthing detention period on the vessels which turnaround in a lesser time than the norm / cut off time. Likewise, a rebate of 40% is also prescribed if the vessel exceeds the norms. The formula for determining the cut off limit, i.e. the norm for any vessel has also been stipulated. Of the various conditions governing the ELT scheme, one of the provisions relevant in this case is as follows:

*"The turnaround time for the purpose of this scheme will commence from the time of entry of vessel in the Port (i.e. the time a vessel anchors on arrival at the reporting station in the Port) and close at the time of departure from the berth on completion of cargo operations."*

2.2. It may be relevant to mention that the request of the MOPT in 2001 for a review of the existing ELT Scheme on the grounds that the port has to forgo its incentive for reasons not attributable to it but, due to delay in aggregating of cargo by shippers was rejected by this Authority for reasons stated in the Order. As regards delay in aggregating of cargo by the Shipper, this Authority in its Order dated 20 September 2001 had observed the following:

*"The possible delay in aggregating cargo by the shipper can be tackled by the port operationally. The Port can admit only such vessels to enter the Port, which have adequate cargo for loading at the stack yard, as certified to that effect by the concerned shippers. Further, the existing provision in the Scale of Rates of the MOPT about levying penal berth hire charges for unauthorized occupation of berth beyond the stipulated time period can also be suitably amended to cover the instances of vessels idling at berth for want of sufficient cargo for loading. It is noteworthy that a similar provision exists in the SOR of the JNPT to discourage idling of vessels at the berths."*

*The MOPT is advised to examine the suggestions made and to come up with an appropriate proposal if any amendment to the existing conditionalities in the Scale of Rates is to be made. It will be useful for the MOPT to consult its users while formulating such a proposal. It is, however, relevant to mention that the period of idling of the vessels at berths for want of cargo will continue to be accounted for while measuring the actual performance under the ELT Scheme since such delays have been reckoned while prescribing the cut-off limit."*

3.1. Subsequently, it has been reported that, the MOPT issued circulars to the Trade in the year 2002 conveying that turnaround time for the purpose of ELT Scheme would be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack yard and ready for shipment on the basis of stock declared by the concerned exporter.

3.2. With reference to these Circulars, the Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) and Mormugao Ships' Agents Association (MSAA) have submitted representations alleging that the MOPT has changed the method of computation of actual turnaround time without approval of the TAMP and, therefore, requested the TAMP to issue necessary directions to the MOPT for withdrawal of these Circulars with retrospective effect.

3.3. The MOPT in response has clarified that the modifications in the method of computation of the turnaround time is done as per TAMP guidelines and with due intimation to all concerned. It has not made any amendment to the existing conditionalities under the ELT Scheme and hence the representations of GMOEA and MSAA do not merit consideration.

4. In this backdrop, the MOPT has submitted a proposal for revision in the ELT Scheme. Some of the main points made by the MOPT in the proposal are as follows:

- (i). Since ELT Scheme aims at measuring efficiency of the port trust, any inefficiency on the part of the users should not have any adverse effect on the revenue of the port.
- (ii). As per the TAMP Order, the MOPT is admitting only such vessels to enter the port trust which have adequate cargo (i.e. 90%) for loading at the stack yard. This works well for port as well as the users and may be allowed to continue.
- (iii). The existing supplementary berth hire charges and the rebate prescribed at 40% of berth hire/anchorage fee appears to be on a higher side and may be fixed in graded slabs say 10%, 20% and 40%.

5.1. The proposal was registered as a tariff case and usual consultative process was initiated. A copy each of the comments received from the various representative bodies of port users were forwarded to the MOPT as feedback information. No response is received from the MOPT in this regard.

5.2. A joint hearing in this case was held on 16 January 2004 at the MOPT premises in Goa. At the joint hearing, the port and the users have made their submissions.

5.3. Some of the main objections of the users with reference to this proposal are as follows:

- (i). Introduction of 90% cargo requirement has already been made by port. It is not a proposal. They have done so without TAMP's approval. By introducing 90% theory, MOPT has on its own amended TAMP definition of "turnaround time". If that be so, why they now request TAMP's approval to continue?
- (ii). Benchmark data and actuals should be comparable. 90% condition was not there in the benchmark figures. If 90% is applicable for actuals, benchmark should be adjusted accordingly.
- (iii). The pre-berthing detention portion should be removed from the cut off limit for making the ELT Scheme applicable.
- (iv). TAMP has in fact advised MOPT to submit proposal for change in conditionalities and also require port to consult users. Nothing has been done by port in this regard.
- (v). Slab system proposed for premium / penalty is, prima facie, acceptable. But, this needs to be analysed further and discussed with users.

6.1. It was decided at the joint hearing that, the MOPT would form a Joint Committee of Mormugao Port Trust (MOPT) and Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) to evaluate the ELT Scheme with reference to past data and make suitable suggestions within 3 months for modification/ improvements in the existing scheme. With reference to the requirement of maintaining 90% cargo at the stack-yard, the MOPT was advised to analyse the figures relating the last five years, which form the cut off limit now, to identify the cases in the past not satisfying the newly introduced condition and to forward an agreed proposal within a month in consultation with GMOEA and MSAA. If no agreement is reached, the users may convey their individual views.

6.2. In response, the MOPT has stated that a Joint Committee of MOPT and GMOEA was formed to evaluate the ELT Scheme and so far three meetings of the Joint Committee have been held and the relevant data on the ELT Scheme as requested by the GMOEA have already been furnished to them. In the joint meeting held on 13 April 2004, it was decided that an agreed proposal for revision of ELT Scheme would be submitted to the TAMP within a period of two months; and till then the status quo would be continued. We have not received any separate views from the users in this regard.

7.1. Since the port has agreed to submit a revised agreed proposal based on the decision taken in the Joint Committee meeting, no useful purpose will be served by pursuing the earlier proposal of MOPT in hand any further. Hence the case is closed as withdrawn.

7.2. In view of the above position, no detail analysis of the proposal is found essential at this stage. It is, however, relevant to deal with one of the main objections raised by the users about introduction of the condition relating to availability of 90% of the parcel size at the stack yard by the port without the approval of this Authority. This Authority in its Order dated 20 September 2001 has already advised the port to operationally tackle the issue about delay in aggregating cargo by the shippers. In the said Order, it has been categorically held that the port may admit only such vessels to enter the port, which have adequate cargo for loading at the stack yard. Since the MOPT has found that availability of 90% of parcel size at stackyard will serve the intended purpose, no further approval of this Authority to this effect is considered necessary. It is, however, relevant that while introducing this condition affecting the actual performance, a corresponding change should also have been made in computing benchmark level which has not been allowed by the MOPT. The objection of the users in this regard is, therefore, found to have force. In any case since the MOPT has now agreed to maintain status quo, it is not necessary to dwell on this issue further and the ELT scheme as prescribed by this Authority in the existing Scale of Rates will continue to be in operation.

8. In the result, and for the reason given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to treat this case as withdrawn and therefore is closed. The ELT scheme as prescribed by this Authority in the Scale of Rates approved vide Order dated 27 August 2002 is allowed to continue. The revised agreed proposal, when received from the MOPT, will be considered afresh following the usual consultation procedure adopted.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/04-Exty.]